Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/7980

13. 06. 97

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Vereinbarkeit des neuen Transrapid-Betriebskonzeptes mit dem EU-Recht

Der Bundesminister für Verkehr hat Ende April ein neues Betreiber-, Finanzierungs- und Managementkonzept für den geplanten Transrapid zwischen Hamburg und Berlin vorgestellt. Demnach soll die Deutsche Bahn AG (DB AG) die zentrale Rolle übernehmen, indem sie das Gesamtsystem betreibt und vermarktet sowie den Fahrweg nach den Plänen des Industriekonsortiums baut.

Im Hinblick auf die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und das neue Betreiberkonzept gibt es jedoch erhebliche Bedenken, weil beide gegen geltendes Gemeinschaftsrecht in folgenden Punkten verstoßen:

1. Das Prinzip des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur wird ignoriert. Die Fahrgastprognosen, die von 11,4 bis 15,2 Millionen Fahrgästen im Jahr 2010 ausgehen, ergeben sich vor allem daraus, daß die parallel führenden Schienenstrecken

   - Hamburg–Büchen–Wittenberge–Berlin
   - Hamburg–Uelzen–Stendal–Berlin

   nur noch von relativ unattraktiven, weil langsamen Interregio-Zügen befahren werden sollen. Mit dieser Annahme werden von vornherein schnellere IC-, ICE- oder ICT-Neigezüge ausgeschlossen, die von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen als der DB AG konkurrierend eingesetzt werden könnten und z. B. durch einen günstigeren Tarif einen erheblichen Teil der erwarteten Transrapid-Fahrgäste abziehen würden. Als Folge sind die für den Transrapid ermittelten Fahrgastprognosen völlig unrealistisch. Nach EU-Recht kann der Zugang anderer Eisenbahnunternehmen zur Schieneninfrastruktur aber nicht aus „politischen Gründen", sondern allenfalls aus Kapazitätsgründen ausgeschlossen werden (vgl. insbesondere Richtlinie 95/19/EG, Präambel sowie Artikel 10 Abs. 3). Solche Kapazitätsprobleme sind jedoch nicht zu erwarten, da beide parallel führenden Schienenstrecken im Korridor Hamburg–Berlin z. Z. im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit ausgebaut werden. Über die Trassenvergabe hat außer-

dem eine unabhängige Instanz zu entscheiden (95/19/EG, Präambel), was offensichtlich bis heute weder dem deutschen Verkehrsminister noch der DB AG bewußt ist.

2. Der diskriminierungsfreie Zugang bzw. der Grundsatz der Gleichbehandlung nach der o. g. Richtlinie ist insbesondere von großer Bedeutung bei der Berechnung von Trassenentgelten. Das neue Betreibermodell für den Transrapid sieht jedoch keine Trassenentgelte des Transrapid-Betreibers an den Fahrwegbetreiber vor. Dies ist mit dem ansonsten bei der DB AG angewendeten Trassenentgeltsystem in keiner Weise kompatibel. Das Ergebnis ist eine eklatante Wettbewerbsverzerrung: Wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, z. B. die Dänische Staatsbahn auf der Relation Kopenhagen–Hamburg–Berlin–Prag, auf den parallel führenden Schienenstrecken Züge einsetzen will, muß es dafür ein Trassenentgelt von ca. 15 bis 25 DM je Kilometer, pro Zug also mehrere tausend DM, entrichten, während der Transrapid seine Trasse kostenfrei benutzen kann.

3. Aufgabe der Zuweisungsstelle für die Trassenvergabe ist es nach Artikel 3 der Richtlinie 95/19/EG, dafür zu sorgen, daß „die Fahrwegkapazität der Eisenbahnen gerecht und in nichtdiskriminierender Weise zugeteilt wird und das Zuweisungsverfahren vorbehaltlich der Artikel 4 und 5 eine effiziente und optimale Nutzung der Infrastruktur erlaubt". Davon kann jedoch keine Rede sein, wenn bei der Trassenvergabe auf den schienenparallelen, geplanten Transrapid Rücksicht genommen werden soll.

4. Die Richtlinie 440/91/EWG schreibt die Trennung von Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und Erbringung der Verkehrsleistungen vor (Artikel 1, 6). Im Transrapid-Konzept ist jedoch immer nur pauschal „die DB AG" genannt, die es nach dem Deutsche Bahn Gründungsgesetz ab Anfang 1999 nicht mehr geben wird. Der Transrapid-Fahrweg müßte im Rahmen der künftigen „Deutsche Bahn Holding" der geplanten Fahrweg AG zugeordnet werden; die Erbringung von Verkehrsleistungen müßte demgegenüber der künftigen Personenfernverkehrs-AG zugeordnet werden, da Artikel 6 der Richtlinie 440/91/EWG eine getrennte Rechnungsführung vorschreibt. Der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Heinz Dürr, stellt sich hingegen vor, daß man „jährliche Verluste von 50 Mio. DM problemlos im Rahmen des 30-Mrd.-DM-Umsatzes des (Gesamt-)Unternehmens verkraften" könne. Wenn ein Defizit unternehmensintern aus anderer Quelle abgedeckt werden soll, ist damit aber nicht mehr die Erbringung „effizienter und angemessener Leistungen zu geringstmöglichen Kosten" in den betroffenen anderen Unternehmensbereichen möglich (Verstoß gegen Artikel 5 der Richtlinie 440/91/EWG). Faktisch müßten die Besteller von Verkehrsleistungen im Nahverkehr, also Länder und kommunale Gebietskörperschaften, die Defizite des Transrapid mitfinanzieren (Quersubventionierung).

5. Da beim Transrapid keine Wegekostendeckung über Trassenentgelte vorgesehen ist, ergeben sich zwangsläufig Wettbe-

werbsverzerrungen. Bei 51 Zugpaaren täglich und bei einem für ICE durchaus üblichen Trassenentgelt von 20 DM/km entspricht dies binnen 20 Jahren einer rechtswidrigen Subvention an den Transrapid von über 4 Mrd. DM. Gleichzeitig wird der Wettbewerb und Marktzugang zu Lasten anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen erschwert, weil die zu befürchtende Quersubventionierung über die Hauptpreisdeterminante, das Trassenentgelt, erfolgen müßte.

Als Fazit ist festzuhalten, daß das jetzt geplante Betreibermodell für den Transrapid nicht mit dem geltenden Gemeinschaftsrecht vereinbar ist und einen effizienten, freien Wettbewerb der europäischen Eisenbahnunternehmen, wie ihn das Gemeinschaftsrecht zur Stärkung des umweltverträglichen Verkehrsträgers Schiene anstrebt, verhindert.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Weshalb wurden die o. g. Punkte im Hinblick auf Verstöße gegen geltendes Gemeinschaftsrecht bei den bisherigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und beim jetzigen Betreibermodell nicht berücksichtigt?

2. a) Hält es die Bundesregierung für möglich, die Nutzung der vorhandenen Schienenstrecken durch andere Eisenbahnunternehmen einzuschränken?

   b) Wenn ja: Mit welchen konkreten Mitteln soll dies geschehen?

   c) Sollen die Nutzungseinschränkungen bei der Trassenvergabe durch Weisungen an die Fahrweg AG (der DB Holding) und an die aufsichtführende Behörde vorgenommen werden, obwohl solche Weisungen gegen die im Gemeinschaftsrecht vorgesehene Trassenvergabe durch eine „unabhängige Instanz" verstoßen dürften?

   d) Wie will die Bundesregierung konkurrierende Züge, z. B. im Auftrag der Umweltverbände, vom Zugang zu den parallelen Schienenstrecken ausschließen?

3. a) Warum sieht das jetzige Betreibermodell für den Transrapid keine Trassenentgelte vor, die vom Transrapid-Betreiber (DB Personenfernverkehr) an den Fahrwegbetreiber (DB Netz bzw. Fahrweg) zu überweisen sind?

   b) Wie soll die oben dargestellte Wettbewerbsverzerrung verhindert werden, die sich daraus ergibt, daß demgegenüber sehr wohl konkurrierende Eisenbahnverkehrsunternehmen auf den bestehenden parallelen Schienenstrecken Trassenentgelte zu zahlen haben?

   c) Wie bewertet die Bundesregierung die Berechnung, daß der Transrapid bei dem vorgesehenen Verkehrsangebot mindestens 200 Mio. DM jährlich an Trassenentgelten zu zahlen hätte und demzufolge bei einem Verzicht darauf in den ersten 20 Jahren 4 Mrd. DM an indirekten Subventionen an den Transrapid gewährt werden sollen?

d) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß diese Subvention mit dem geltenden Gemeinschaftsrecht unvereinbar ist?

e) Wie will die Bundesregierung entsprechenden Klagen konkurrierender Eisenbahnverkehrsunternehmen begegnen?

4. a) Wie soll angesichts der vorgesehenen Beschränkungen bei der Trassenvergabe dafür gesorgt werden, daß die vorhandene, z. Z. zum Teil noch im Ausbau befindliche Schieneninfrastruktur „effizient und optimal genutzt" wird (gemäß Artikel 3 der Richtlinie 95/119/EG)?

b) Welche Zugzahlen und welche Auslastung erwartet die Bundesregierung für die parallel zur Transrapid-Strecke verlaufenden Schienenstrecken?

c) Warum werden die Mittel für die Überdimensionierung (Tempo 200) des Ausbaus der Strecke über Büchen/Wittenberge nicht als Negativposten in die Rechnungen zum Transrapid einbezogen, obwohl es sich um später nicht genutzte Investitionen handelt?

d) Um wieviel geringer wären die Kosten des Ausbaus der Strecke über Büchen/Wittenberge bei einem Ausbau nur für Tempo 160 gewesen?

5. a) Wie bewertet die Bundesregierung die Artikel 1 und 6 der Richtlinie 440/91/EWG, welche die Trennung von Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und Erbringung der Verkehrsleistungen vorsehen, im Hinblick auf das derzeitige Transrapid-Betreibermodell?

b) Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Heinz Dürr, daß man „jährliche Verluste von 50 Mio. DM problemlos im Rahmen des 30-Mrd.-DM-Umsatzes des (Gesamt-)Unternehmens verkraften" könne, im Hinblick darauf, daß es aufgrund des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes spätestens Anfang 1999 zur Umwandlung der heutigen DB AG in mehrere unternehmerisch selbständige Unternehmen (AG) kommen muß?

c) Plant die Bundesregierung, diesbezüglich auf eine Korrektur des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes hinzuwirken?

d) Soll nach Auffassung der Bundesregierung die andernfalls erforderliche unternehmensinterne Defizitabdeckung innerhalb der Personenfernverkehrs-AG erfolgen, indem der Personenfernverkehr geringere Trassenentgelte als eigentlich erforderlich an die Fahrweg AG zu zahlen hat?

e) Hält es die Bundesregierung für wahrscheinlich, daß die Besteller von Verkehrsleistungen im Nahverkehr, also Länder und kommunale Gebietskörperschaften, bereit sind, die Defizite des Transrapid über überhöhte Trassenentgelte des Nahverkehrs mitzufinanzieren?

f) Wie verträgt sich die zu erwartende Quersubventionierung bei den Trassenentgelten mit dem Grundsatz der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (u. a. in § 5

Abs. 3), daß die Trassenentgelte der Verkehrsleistung angemessen sein müssen?

Bonn, den 9. Juni 1997

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Gila Altmann (Aurich)
Egbert Nitsch (Rendsburg)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333